

# VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

## **Anträge von Aktionären**

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Anträge von Aktionären gemäß §§ 126 Absatz 1, 127 Aktiengesetz (Gegenanträge und Wahlvorschläge) zu dem Punkt der Tagesordnung der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 16. Dezember 2022. Etwaige Stellungnahmen der Verwaltung werden ebenfalls hier veröffentlicht.

Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären, die der Gesellschaft vorab fristgerecht übermittelt wurden, gelangen nur dann zur Abstimmung, wenn sie während der Hauptversammlung gestellt werden. Aktionäre, die in der Hauptversammlung Gegenanträge stellen oder Wahlvorschläge unterbreiten, die nicht vorab übermittelt wurden, werden gebeten, diese zusätzlich schriftlich am Wortmeldetisch einzureichen.

Das Recht des Versammlungsleiters, im Rahmen der Abstimmung zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt hiervon unberührt. Sollten die Vorschläge der Verwaltung mit der notwendigen Mehrheit angenommen werden, haben sich insoweit Gegenanträge oder (abweichende) Wahlvorschläge erledigt.

Im Falle offensichtlicher Widersprüche bei Abstimmungen von Aktionären oder deren Bevollmächtigten über den Vorschlag der Verwaltung einerseits und der Abstimmung über Gegenanträge andererseits werden die Stimmen als ungültig behandelt.

Dr. Detlev Stupperich  
Gautinger Str. 28A, 82131 Stockdorf

15.November 2022

Tel. [REDACTED]

e-Mail: [REDACTED]

Von: Dr.Detlev Stupperich, Gautinger Str.28A, 82131 Stockdorf

## **Volkswagen Aktiengesellschaft**

### **HV-Stelle**

**Brieffach 1848/3**

**38436 Wolfsburg**

Gegenantrag zur Hauptversammlung in Berlin am 16.12. 2022 in Berlin

Sehr geehrte Damen und Herren!

Als Aktionär der Volkswagen AG stelle ich hiermit gemäß §§ 126 Absatz 1, 127 Aktiengesetz einen Gegenantrag zu Punkt (i) b) der Tagesordnung, nämlich 5.774.208.468,62 Euro als Vortrag auf neue Rechnung zu verwenden.

**Gegenantrag:** Die HV möge beschließen, dass wenigstens eine Milliarde Euro bereit gestellt wird, um Fahrzeuge und Infrastruktur zu entwickeln, die eine elektrische Energieversorgung während der Fahrt ermöglichen, z.B. durch Stromabnehmer aus Oberleitungen.

Dieses Prinzip ist durch sog. O-Busse seit über einem Jahrhundert bekannt und bewährt. Derzeit wird es für Lkw auf drei Pilotstrecken in Deutschland erfolgreich vorgeführt.

**Kurze Begründung:** Für die Fahrzeuge von Volkswagen wie auch von Porsche und allen anderen Marken und Tochterunternehmen ist die Umstellung auf einen elektrischen Antrieb ausschließlich für die Energieversorgung durch eine mitfahrende Batterie im Fahrzeug vorgesehen.

Aber die Infrastruktur zur Aufladung der Batterien ist bisher nur unzureichend. Anstatt an deren Aufbau maßgeblich mitzuwirken, hofft der Konzern auf die Einrichtung von stationären Ladestationen durch den Staat oder durch andere Firmen.

Weil lediglich eine stationäre Aufladung vorgesehen ist, müssen die Fahrzeuge für eine akzeptable Reichweite viel zu schwere und daher viel zu teure Batterien hin- und herfahren.

#### **Ausführliche Begründung:**

**„Wasserstoff“ und „E-Fuels“ sind wegen dramatischer Energieverluste wirtschaftlich unsinnig**

Die angeblich so umweltschonenden WASSERSTOFF-Autos benötigen fast DREI Mal so viel Strom aus Windrädern wie ein Elektroauto mit Oberleitung, denn die Erzeugung des Wasserstoffes, die Verflüssigung, der Transport und die Rückwandlung in elektrischen Strom in der Brennstoffzelle ist sehr verlustreich.

Noch größere Energieverluste belasten das SYNTETHISCHE BENZIN (E-Fuels, Power-to-Liquid). Es sind FÜNF Mal mehr Windräder erforderlich. Deshalb sind beide Prinzipien als dramatisch überteuert abzulehnen.

**Die Zukunft gehört der rein elektrischen Energieübertragung vom Windrad bis zum Elektromotor des Fahrzeugs, weil ihr Wirkungsgrad überlegen gut ist.**

- Elektromotoren waren schon vor 120 Jahren die besten Fahrzeugantriebe.
- Die Stromversorgung über Batterien war und ist der größte Nachteil von Elektroautos.
- Trotz der Nachteile der Batterien versorgten sie schon 1889 elektrische Omnibusse und O-Busse.
- Im 20. Jahrhundert verkehrten zahlreiche Elektrofahrzeuge auf den Straßen des Globus, die meisten jedoch als O-Busse oder Trolley-Busse.
- Warum sollte die Stromversorgung durch Oberleitung nicht auch von Lastwagen UND Pkws genutzt werden?
- Man bevorzugt den Individualverkehr auf der Straße.
- O-Busse sollten ursprünglich auch auf den Reichsautobahnen verkehren.
- Oberleitungs-Lkw fahren seit Mai 2019 auf der A5 bei Frankfurt.
- 80 % der Energie von Windrädern gelangen per Leitung zum Fahrzeugantrieb.
- Batterie-elektrische Fahrzeuge sind derzeit nur für kurze Strecken und nur für Eigenheimbesitzer mit einer eigenen Wallbox wirklich gut geeignet.
- Der Deutsche Bundestag erwartet 11 Mio. E-Autos bis 2030. Für je 10 E-Autos ist eine Ladestation für 20.000 Euro geplant; insgesamt sollen 22 Milliarden Euro investiert werden.
- Eine Oberleitung kostet 750.000 Euro pro Kilometer.
- In Zukunft könnten 30.000 Kilometer Straße für 22 Milliarden Euro mit Oberleitung elektrifiziert werden.
- Im Jahr 2030 sollen in Deutschland 11 Mio. Elektroautos verkehren. Wenn alle diese Fahrzeuge reine Batterieautos vom Typ Tesla S wären, dann könnten durch eine kleinere Batterie und durch Aufladen während der Fahrt 62 Milliarden Euro an Investition und 4,48 Gigatonnen an Gewicht eingespart werden.

**Fazit:**

Spätestens unsere Enkel werden fast nur noch Elektroautos fahren. Aber deren Batterien sollten im Interesse von Umwelt und Wirtschaftlichkeit nicht mehr so gigantisch wie beim Tesla S sein, sondern viel kleiner. Diese kleinere Batterie sollte zukünftig über Stromabnehmer WÄHREND der Fahrt aus einer Oberleitung oberhalb der Autobahnen und Hauptstraßen aufgeladen werden.

Zu allen vorgenannten Punkten weitere Erläuterungen und Quellenangaben unter <http://www.der-schreibtisch-im-spessart.de/index.php/detlev-stupperich/452-elektromobilitaet-sparsamer-und-umweltfreundlicher-geht-s-nicht-stromabnehmer-und-oberleitung-fuer-unsere-elektrofahrzeuge>.

Mit freundlichen Grüßen



(Aktionär und Patentingenieur)

SdK e.V. - Hackenstraße 7b - 80331 München  
Volkswagen Aktiengesellschaft  
HV-Stelle  
Brieffach 1848/3  
38436 Wolfsburg

vorab per E-Mail: hvstelle@volkswagen.de

München, den 25.11.2022

## **Gegenantrag zur außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16.12.2022**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger e.V. („die SdK“) ist Aktionärin der Volkswagen AG. Die SdK kündigt an, auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16.12.2022 gegen den Beschlussvorschlag der Verwaltung zum einzigen Tagesordnungspunkt 1 zu stimmen und gem. §§ 126, 125 folgenden Gegenantrag zu stellen:

### **TOP 1: BESCHLUSSFASSUNG ÜBER DIE GEWINNVERWENDUNG DER VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT UNTER ÄNDERUNG DES BESCHLUSSES DER ORDENTLICHEN HAUPTVERSAMMLUNG VOM 12. MAI 2022 ÜBER DIE GEWINNVERWENDUNG**

Die Aktionärin SdK Schutzgemeinschaft der Kapitalanleger e.V. schlägt hierzu vor, folgenden Beschluss zu fassen:

(i) Der von der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 unter Tagesordnungspunkt 2 gefasste Beschluss über die Gewinnverwendung wird dahingehend abgeändert, dass der auf neue Rechnung vorgetragene Teilbetrag des Bilanzgewinns aus dem Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 15.328.896.181,40 Euro wie folgt verwendet wird:

- a) 9.554.687.712,78 Euro zur Zahlung einer Sonderdividende von 19,06 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und je dividendenberechtigter Vorzugsaktie sowie
- b) 5.774.208.468,62 Euro als Vortrag auf neue Rechnung.

SdK-Geschäftsführung  
Hackenstr. 7b  
80331 München  
Tel.: (089) 20 20 846 0  
Fax: (089) 20 20 846 10  
E-Mail: info@sdk.org

Vorsitzender  
Daniel Bauer  
Dipl.-Volkswirt

Publikationsorgane  
AnlegerPlus  
AnlegerPlus News

Internet  
www.sdk.org  
www.anlegerplus.de

Konto  
Commerzbank  
Wuppertal  
Nr. 80 75 145  
BLZ 330 403 10  
IBAN:  
DE38330403100807514500  
BIC:  
COBADEFFXXX

Vereinsregister  
München  
Nr. 202533

Steuernummer  
143/221/40542

USt-ID-Nr.  
DE174000297

Gläubiger-ID-Nr.  
DE83ZZZ00000026217

Mit Blick auf die von der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 12. Mai 2022 beschlossene Verwendung der übrigen Teilbeträge des Bilanzgewinns aus dem Geschäftsjahr 2021 – also von 2.213.173.635,00 Euro zur bereits erfolgten Zahlung einer Dividende von 7,50 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und von 1.558.913.164,20 Euro zur bereits erfolgten Zahlung einer Dividende von 7,56 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie – bleibt der von der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 12. Mai 2022 gefasste Beschluss über die Gewinnverwendung unberührt.

(ii) Es wird festgelegt, dass der Anspruch auf die Sonderdividende je dividendenberechtigter Stammaktie und je dividendenberechtigter Vorzugsaktie am **21.12.2022** fällig ist.

Unter Berücksichtigung der bereits von der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 beschlossenen Verwendung von Teilbeträgen des Bilanzgewinns zur Zahlung einer Dividende von 7,50 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und zur Zahlung einer Dividende von 7,56 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie wird der Bilanzgewinn aus dem Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 19.100.982.980,60 Euro somit insgesamt wie folgt verwendet:

- a) 2.213.173.635,00 Euro zur Zahlung einer Dividende von 7,50 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und
- b) 1.558.913.164,20 Euro zur Zahlung einer Dividende von 7,56 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie und
- c) 9.554.687.712,78 Euro zur Zahlung einer Sonderdividende von 19,06 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und je dividendenberechtigter Vorzugsaktie sowie
- d) 5.774.208.468,62 Euro als Vortrag auf neue Rechnung.

Es wird darauf hingewiesen, dass die von der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 beschlossene Dividende in Höhe von 7,50 Euro je dividendenberechtigter Stammaktie und in Höhe von 7,56 Euro je dividendenberechtigter Vorzugsaktie bereits im Mai 2022 zur Auszahlung gebracht wurde und nicht nochmals zur Auszahlung kommt.

### **Begründung:**

Der Gegenantrag richtet sich nicht gegen die Sonderdividende an sich oder deren Höhe, sondern ausschließlich gegen das vorgesehene Fälligkeitsdatum. Nach dem Beschlussvorschlag der Gesellschaft ist die Sonderdividende erst am 09.01.2023 fällig. Die Aktie würde also zwar am Tag nach der Hauptversammlung mit Dividendenabschlag („ex Dividende“) gehandelt, die Auszahlung aber erst am 09.01.2023 später erfolgen. Bei der Gesellschaft macht die Sonderdividende immerhin knapp 14 % des

aktuellen Kurswertes bezogen auf die Vorzugsaktien (Stand: 25.11.2022) aus. Üblich ist die Zahlung innerhalb dreier Geschäftstage nach dem Hauptversammlungsbeschluss.

Den Investoren fehlt damit im Jahr 2022 die gesamte Dividende sowohl im Vermögen, als auch in der Performance und im Ertrag. Dies hat unter Umständen auch negative steuerliche Auswirkungen, da u.a. im Jahr 2022 keine potentielle Verlustverrechnung erfolgen kann. Ebenso werden potentielle Kapitalertragsteuern in das Jahr 2023 verschoben. Soweit Investoren in einem Land ansässig sind, in dem Vermögenssteuer erhoben werden, kann die Besteuerung ebenfalls nachteilig sein.

Laut Medienberichten ist die verspätete Dividendenzahlung auf die Initiative des Landes Niedersachsen, das 11,8 % der Aktien von Volkswagen hält, zurückzuführen. Aus Sicht der SdK ist es skandalös, dass den unzähligen institutionellen und privaten Investoren erhebliche Nachteile und Mehraufwand entstehen sollen, weil ein einziger Aktionär, namentlich das Land Niedersachsen, ein Problem mit der sonst üblichen Ausschüttungspraxis hat. Die Sonderdividende für 2022 soll daher nicht nur in jedem Fall den Aktionären auch noch im Jahr 2022 zufließen, sondern auch innerhalb der sonst üblichen gesetzlichen Frist von drei Tagen nach der Hauptversammlung gem. § 58 Abs.4 Satz 2 AktG. Die SdK fordert daher alle Aktionäre dazu auf, sich unserem Gegenantrag anzuschließen.

Wir bitten die Gesellschaft mit dem vorstehenden Gegenantrag nach den §§ 125, 126 AktG zu verfahren, diese insbesondere den anderen Aktionären zugänglich zu machen. Die Begründung umfasst nicht mehr als 5000 Zeichen und entspricht den gesetzlichen Vorgaben des § 126 AktG.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Bauer  
Vorstandsvorsitzender

**An die  
Volkswagen Aktiengesellschaft**  
HV-Stelle  
Brieffach 1848/3  
38436 Wolfsburg

Per E-Mail an: hvstelle@volkswagen.de

[REDACTED] den 25. November 2022

**Volkswagen-HV am 16.12.2022: Gegen-Antrag nach §§ 126 Absatz 1, 127 AktG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als langjähriger Privataktionär der Volkswagen Aktiengesellschaft (Aktionärseigenschaft bekannt) stelle ich hiermit folgenden Antrag nach §§ 126, 127 AktG zur Tagesordnung der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Dezember 2022:

TOP 1: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft unter Änderung des Beschlusses der ordentlichen Hauptversammlung vom 12.5.2022 über die Gewinnverwendung

Es wird beantragt, die von der Verwaltung vorgeschlagene Sonderdividende von 19,06 Euro je Vorzugsaktie auf 21,66 Euro je Vorzugsaktie zu erhöhen, damit ein für das fehlende Stimmrecht der Vorzugsaktie angemessener Mehrbetrag von 10% pro Vorzugsaktie statt bisher nur 0,003% = 0,06 Euro gezahlt wird.

Die vorgeschlagene höhere Dividende von 10% pro Vorzugsaktie ist satzungsmäßig zulässig.

Begründung:

Der gravierende Nachteil des fehlenden Stimmrechts der Vorzugsaktie, das angesichts der immer noch nicht abgeschlossenen Bearbeitung der Folgen des im September 2015 von der Verwaltung erstmals zugegebenen Dieselskandals weiterhin besonderes Gewicht hat, kann nicht mit einer Mehrdividende von 0,06 Euro = 0,3% pro Aktie gegenüber der für 2021 neu von der Verwaltung vorgeschlagenen Dividende von insgesamt 26,56 Euro pro Stammaktie nur in etwa ausgeglichen werden. Dieser minimalistische Mehrbetrag ist im wirtschaftlichen Ergebnis völlig wertlos und irrelevant. Er stellt damit auch einen Rechtsmissbrauch gemäß § 242 BGB dar.

Die Verwaltung hätte auch angesichts der durch den Dieselskandal in den vergangenen Jahren verursachten geringeren Ausschüttungen allen Anlass, Vorzugsaktionären eine angemessene und in meinem Antrag vorgeschlagene Mehrdividende zu zahlen.

\_\_\_\_\_

Ich bitte Sie um Bestätigung des Eingangs und umgehende Veröffentlichung des Gegenantrags nebst Begründung. Die Begründung des Gegenantrags beträgt nicht mehr als 5.000 Zeichen, womit die gesetzlichen Anforderungen an die Zugänglichmachung gemäß § 126 Abs. 2 Satz 2 AktG gewahrt sind.

Mit freundlichen Grüßen

  
(Prof. C. Strenger)

# VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Die **Verwaltung** nimmt zu den eingegangenen Gegenanträgen wie folgt Stellung:

Wir halten die Gegenanträge für unbegründet. Deshalb wird an dem Beschlussvorschlag des Aufsichtsrats bzw. Vorstands festgehalten und vorgeschlagen, im Falle einer Abstimmung gegen die veröffentlichten Gegenanträge zu stimmen.

Wolfsburg, im Dezember 2022

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT